WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

Nr. 19-20. **MARZEC - KWIECIEŃ 1932.**

KRAKÓW, Św. Jana 11. **Telefon Nr. 123-86.**

ROK III. MARZEC-KWIECIEŃ Nr. 19-20.

WIADOMOŚCI KLUBOWE
KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

TREŚĆ NUMERU: Uroczystość wręczenia odznaczeń włoskich. — Komunikaty Zarządu. — Turystyka. — List do Redakcji. — O gospodarce drogowej w Polsce. — Kronika. — Sport. — Wiadomości Zagraniczne. — Statystyka wypadków w Krakowie. — Humor.

Solenne consegna delle decorazioni italiane.

Il 2 marzo u. s. si svolse al Club Automobilistico di Cracovia, con grande solennità la consegna da parte del console d'Italia Ferruccio Luppis, della commenda della Corona d'Italia al Presidente del Club stesso, conte Antonio Potocki e delle croci di cavalieri allo starosta di Olkusz signor Stamirowski, allo starosta di Chrzanów signor Łęcki; al signor Apollinare Horvath, al prof. Loewenfeldt, il quale ultimi per ragioni di salute non potè essere presente alla cerimonia.

Prese per primo la parola il console d'Italia...



Antoni hr. Potocki
Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego, odznaczony
Krzyżem Komandorskim Korony Włoskiej.

Prendendo lo spunto dalla famiglia dei Montelupi, la cui influenza nella vita cracoviana ancora si ammira nel magnifico mausoleo della Chiesa di Santa Maria, essendosi essa stabilita nel 1500 a Cracovia, ove gestiva il servizio delle corriere postali, che collegavano la Polonia all'Italia, il Console d'Italia fa il merito a quella celebre famiglia italiana di aver avviati, per il tramite delle comunicazioni internazionali allora esistenti, i rapporti fra la gente polacca ed il popolo di Roma, rapporti che avvicinarono le menti ed i cuori e che, nell'ora delle eroiche

gesta e delle sublimi prove, portarono i poeti della Polonia a combattere per l'indipendenza dell'Italia e gli eroi dell'Italia a dare il loro sangue e la loro vita per l'indipendenza della Polonia.

Ricordando fra questi eroi i garibaldini bergamaschi, Francesco Nullo ed Elio Marchetti, che lasciarono la vita nell'insurrezione del 1863, rievoca l'indimenticabile accoglienza fatta il 17 giugno 1931 dall'Auto Club di Cracovia al pellegrinaggio organizzato dall'Auto Club di Bergamo per onorare i morti italiani, e ritrova nella funzione della moderna associazione turistica polacca, la quale, con mezzi più celeri e finalità più precise, crea più profonde correnti di simpatie, promuovendo più intime conoscenze, la continuatrice dell'opera idealmente fiorita su quella più modesta della famiglia dei Montelupi.

Il Console Luppis, ornando il suo dire con opportuni richiami storici, attribuisce al Conte Antonio Potocki il merito di aver risvegliati nei cuori polacchi il sentimento della più pura latinità, sulla quale la Polonia ha sempre basate le sue più alte concezioni statali e civili, e di aver contribuito a rendere le più solenni e degni onoranze ai nostri eroi, quì caduti per l'indipendenza polacca, onoranze delle quali va pure il merito alle Starosta di Olkusz, Signor Stamirowski, ed allo Starosta di Chrzanów, Signor Łecki, i quali ne custodiscono le spoglie mortali.

Per questa ragione egli ha creduto di dover proporre che al Conte Potocki, come Presidente delle'-Auto Club di Cracovia, venisse conferita la Commenda della Corona d'Italia, che S. M. il Re d'Italia si è degnato di assegnargli, e che parimenti ai signori Starosti di Olkusz e di Chrzanów, i quali organizzarono solenni manifestazioni di simpatia e di riconoscenza sulle tombe degli eroi bergamaschi, venisse concessa la croce di Cavalieri Ufficiali dello stesso ordine, che S. M. il Re d'Italia si è ugualmente degnato conferir loro. In pari tempo si dichiara lieto di poter consegnare ai Signori Lowenfeld e Horwath le insegne di cavalieri della Corona d'Italia, che S. M. il Re d'Italia si è degnato conceder loro, per l'amore dimostrato dalle loro Famiglie agli eroi italiani, negli ultimi istanti della loro vita e per le onoranze rese in seguito alla loro memoria.

Con l'augurio che il sangue generosamente versato e che l'indefettibile gratitudine varranno a mantenere sempre vivi i secolari sentimenti di simpatia italo-polacca, chiude salutando tale amicizi a cementata da sì magnifche prove.

Ringraziando il console Luppis per la decorazione e salutandolo dato il suo trasferimento ad Amsterdam come console generale, il presidente conte Antonio Potocki pronunciò il seguente discorso.

„S. M. il Re d'Italia, si è degnato nella sua grazia di inviarci le sue decorazioni La magnanimità di Sua Maesta ci commuove profondamente e ci riempie di gratitudine per questo segno di benevolenza compiuto verso di noi, figli della terra polacca.

Vogli, Illustrissimo Signore, deporre ai piedi del Trono del tuo Monarca i sensi del nostro omaggio e della maggiore gratitudine per questo atto munifico che ci hai voluto procurare.

Ricevendo questa altissima decorazione, che Ella si è degnato di consegnarmi, divido questo altissimo onore con i membri dell'Automobil Club di Cracovia, del quale ho l'onore di essere il Presidente, e il quale ha avuto per il primo la felicità di ricevere sulla nostra terra i suoi connazionali di Bergamo.

Illustrissimo Signore, questa gioiosa cerimonia di oggi si intreccia con una nota dolente, poichè sappiamo che per ragioni di servizio del tuo Signore e della Patria devi lasciare il nostro Paese. Con quali parole dobbiamo salutarti? Solamente col ritornello dell'antico canto polacco col quale si salutavano gli amici: „E poichè parti sempre sii felice — di nostra amicizia ben ti sovvenga". Perchè noi sappiamo che sei un sincero e vero amico della nostra Nazione, sappiamo che queste alte onorificenze che ci hai consegnato oggi, le abbiamo ricevute su tua proposta: e se oggi ci procurano una profonda gioia, non minor gioia è per noi che tu abbia saputo penetrare nei sentimenti dei nostri cuori, che tu abbia scoperto nei nostri occhi la chiara luce della nostra felicità vedendo i tuoi connazionali ospiti della nostra terra, che tu abbia sentito nella stretta della nostra mano, tesa ai tuoi fratelli, questa strana forza magnetica, che rivela all'uomo l'amicizia.

Può meravigliare il pellegrino che arriva da un paese straniero sulla terra polacca, da dove ci giunga questo profondo amore per la tua bella Patria.

Tu sai, Illustre Signore, che questo amore si continua da secoli e che unisce i secoli passati ai giorni presenti.

Allorchè oltre mille anni addietro sotto la scure di Mieszek I. cadevano gli idoli pagani delle Marzanny e degli Swiatowidy, fra il rombo della loro caduta echeggiava sempre più fortemente il nome dell'Eterna Città, il nome di Roma!

Da questa città santa ha confluito agli animi nostri la fede — e dietro la fede ha seguito la magnifica, geniale cultura romana. Queste due grandiose potenze dell'animo e della mente hanno rapiti i nostri cuori e li hanno avvinti a quelli che hanno stabilite la supremazia dello spirito sopra la materia. Ma la tenebrosa violenza non sopporta l'offerta dei cuori — ma le tenebre non sopportano la luce della libertà.

E perciò mentre la nostra Patria insanguinata e abbattuta, è stata incatenata, sono apparsi severi „ukazy" che ci vietavono di onorare gli ideali di

Roma e che obbligavano nelle tenebre della schiavitù a dimenticare il sole dell'Italia.

Noi scattavamo per la lotta, ma ogni qualvolta la violenza, con il suo ferreo pugno, maggiormente ci schiacciava.

Finalmente è giunto l'anno 1863!

Senza speranza di vittoria, pieni di disperato amor patrio, siamo scesi ad impari lotta, vilipesi dal nemico, abbandonati dagli amici.

Ed ecco dal Paese del sole è giunta a noi la schiera dei guerrieri della libertà e si sono uniti alle nostre file, come fratelli, desios'i di riparare con il loro petto il fratello dallo strale mortale.

Ma la violenza è stata più forte.

E giacciono nelle tombe di Olkusz, di Chrzanów, di Włocławek questi guerrieri della terra luminosa, i quali caddero sulla nostra terra: e dietro le stuolo, non caduto sul campo di battaglia, la neve silenziosa della Siberia ha livellate le orme. Dietro di questi si sono rinchiusi i catenacci delle prigioni di Nerczyn.

Dunque lo sai, illustrissimo Signore, tu che a noi, liberi, porti la benevola grazia del tuo Monarca, perchè alla vista dei tuoi connazionali di Bergamo, ha brillato nei nostri occhi la luce della gioia.

Tu conosci e comprendi i nostri cuori, che battono con forte ritmo di grande amore per la tua magnifica Nazione!

Illustrissimo Signore, ti invito ad ascoltare questo grido che erompe dal profondo dei cuori dei figli di questa terra:

a Sua Maestà il Re d'Italia Evviva!"

Gli intervenuti innalzarone il triplice grido alla Maestà del Re.

Prese poi la parola lo starosta Stamirowski ringraziando per la decorazione e assicurando che sarà un buon e fedele custode dei preziosi ricordi italiani che riposano nella terra di Olkusz.

Dopo che l'orchestra ebbe suonato la Marcia reale e l'inno polacco „Jeszcze Polska nie zgineła" prese la parola in italiano il presidente della Dante Alighieri Comm. Giuseppe Muczkowski salutando con calde parole il console Luppis vero amico della Polonia:

„Pregiatissimo Signor Console, Signore, Signori!

Fra pochi giorni il Console de Luppis lascia il suo posto in Polonia andando in Olanda come Console Generale di Amsterdam. Io prendo l'occasione da questo illustre convegno per render a nome della Dante Alighieri ed a nome della cittadinanza di Cracovia un deferente omaggio al Signor de Luppis e per porger a Lui ed alla Sua Distintissima Signora un saluto cordialissimo. In questo solenne momento il nostro pensiero si rivolge a un uomo, il quale per la sua vasta coltura e per il suo sentimento di profonda e sincera amicicia verso la Polonia si è fatto un nome ben conosciuto negli ambienti colturali Polacchi. Durante il suo soggiorno in Polonia il Console de Luppis ha saputo stringere i vincoli di vecchia amicizia che uniscono le due Nazioni la Polonia con l'Italia, delle quali le sorti storiche sono così simili.

Noi e Voi o Italiani abbiomo conesciuto tutti gli esigli e tutte le galere. Sulle larghe vie dell'esilio Polacchi ed Italiani si compresero si amarono, considerarono la loro causa comune ed in Italia si formò la Legione polacca di Adamo Mickiewicz, che combattè vicino ai padri Vostri per la Libertà della Vostra Terra.

Dal secolare servaggio oggi la Polonia è risorta. Libera essa spiega al sole le sue gloriose bandiere bianche e rosse e gioisce della sua resurrezione. Nella pace operosa non dimentica i suoi lontani amici d'Italia. Per la Dante si rinnova la misteriosa e possente tradizione delle nostre genti ed il nome di Dante unisce ancora e sempre i due Popoli.

Con animo veramente commosso io chiudo il mio discorso, augurando al Signor de Luppis ed alla Sua Gentilissima Signora tutto il bene e pregandolo di non dimenticare i suoi devoti amici di Polonia. Viva il Signor de Luppis! Viva l'Italia! Italia patria di Santi o fonte di bellezza o fonte di verità, esempio di misura, o modello d'ardore. Come la luce essa muta colore ma è sempre luce.

Dopo che la musica ebbe suonato gli inni Giovinezza e „Pierwsza Brygada", ebbe luogo nei saloni del club un ricevimento che si protrasse fino al mattino in una atmosfera di calda simpatia.

Degno di nota il fatto che a questa solenne cerimonia presero parte le autorità civili e militari e larga rappresentanza della società.

Fra i presenti notammo: il voievoda Kwaśniewski; il presidente Belina-Prażmowski con la consorte i vice presidenti della città Duch e Ostrowski il generale Łuczyński, lo starosta Stańkowski, lo starosta Małaszyński, il capo dipartimento Rogowski, il presidente del consiglio provinciale Kaplicki, il presidente della Accademia delle scienze — Kostanecki, il prof. Goetel, il direttore Orzelski, il presidente della Dante Alighieri comm. Muczkowski con la figlia, il prof. Jachimecki e la moglie, il prete Kruszyński, e numerosi rappresentanti della società di Cracovia e i soci del Club Automobilistico.

Il ricevimento lasciò in tutti gli intervenuti un incancellabile ricordo e rimase come un nuovo elemento rafforzante le amichevole relazioni italiano-polacche.

Uroczystość wręczenia odznaczeń włoskich.

Dnia 2. marca br. odbyła się w Krakowskim Klubie Automobilowym podniosła uroczystość wręczenia przez Konsula włoskiego p. Ferruccio de Luppis „Krzyża Komandorskiego Korony Włoskiej" Prezesowi Klubu Automobilowego Antoniemu hr. Potockiemu oraz „Krzyżów Kawalerskich Korony Włoskiej" panu Staroście olkuskiemu Stamirowskiemu, p. Staroście chrzanowskiemu Łęckiemu, p. Apolinaremu Horwathowi oraz p. Prof. Loewenfeldtowi, który jednak z powodu złego stanu zdrowia nie mógł przybyć na tę uroczystość.

Jako pierwszy przemówił Konsul włoski.

Zapoczątkował wspomnieniem o antycznej rodzinie Monteluppi, której ślady wpływów na życie Krakowa jeszcze dzisiaj odnajdujemy we wspaniałych mauzoleum istniejącem w kościele Najśw. Panny Marji, zadzierżgnęli oni stosunki z Krakowem w 1500 roku tworząc i zarządzając kurjery pocztowe między Polską a Italją. Konsul włoski wspomina o zasłudze tej znanej włoskiej rodziny stwarzającej pierwsze kontakty między ludnością polską a Rzymem, kontakty które wpłynęły na zbliżenie umysłów i serc i które później w chwilach czynów bohaterskich i wzniosłych ofiar, skierowały poetów Polski do walk za niepodległość Italji i bohaterów Italji do oddania ich krwi i życia za niepodległość Polski.

Wymienia wśród tych bohaterów, garybaldczyków z Bergamo: Francesco Nullo i Elio Marchetti, którzy ponieśli śmierć podczas walk powstania z 1863 roku, mówi następnie Konsul o niezatartem wspomnieniu serdeczności z jaką była przyjęta przez Auto - Klub krakowski pielgrzymka organizowana przez Auto-Klub z Bergamo, dla złożenia hołdu wielkim włoskim zmarłym.

Porównywuje Konsul działalność polskiego nowoczesnego stowarzyszenia turystycznego, które środkami lokomocji szybszymi i ściślejszymi celami, wytwarza żywe prądy sympatji, przyczyniając się do wzajemnego zapoznawania się, postępuje niejako śladami skromniejszej działalności rodziny Monteluppi.

Konsul Luppis ożywiając swoje przemówienie historycznemi wspomnieniami dziękuje Hrabiemu Antoniemu Potockiemu za zasługę rozniecania w sercach polskich uczuć dla najczystszego latynizmu, na którego podstawach Polska opierała swe najwyższe poczęcia i prawa społeczne i cywilne; wyraża mu wdzięczność za przyczynienie się do tak solennego uczczenia pamięci i złożenia hołdu włoskim bohaterom zmarłym dla niepodległości polskiej, uroczystości, za które serdeczna podzięka należy się staroście Olkusza Panu Stamirowskiemu i Staroście Chrzanowa, Panu Łęckiemu, którzy byli również stróżami męczeńskich zwłok.

Te wszystkie uczucia i względy wpłynęły na żywe pragnienie ze strony Konsula, aby zaproponować nadanie Hrabiemu Antoniemu Potockiemu, Prezydentowi Auto-Klubu, pod którego protektoratem odbyły się uroczyste przyjęcia włoskiej pielgrzymki, Krzyża Komandora Korony Włoskiej i ła-



Ferruccio de Luppis.
Król. włoski Konsul Generalny w Amsterdamie.

skawie nadanej mu przez Jego Królewską Mość Króla Italji, jak również Panom: Staroście Olkusza i Chrzanowa, organizatorom uroczystych manifestacji sympatji i wdzięczności na mogiłach bohaterów z Bergamo — nadanie orderów Kawalerów Oficerów i które Jego Królewska Mość łaskawie im nadała.

Miło jest jednocześnie Konsulowi wręczyć Panom Loewenfeldowi i Horwathowi Krzyże Kawalerów Korony Włoskiej, łaskawie im nadanych przez Jego Królewską Mość Króla Italji, za uczucia okazane przez członków ich rodzin, nieszczęśliwym bohaterom włoskim w ostatnich przedśmiertnych chwilach i za hołd złożony Ich pamięci.

Gorącem życzeniem — aby krew wspaniałomyślnie przelana i niezmienne uczucia wdzięczności, zdołały utrzymać wieczyste węzły sympatji włosko-polskiej — życzeniem Konsul Luppis zakańcza swoje przemówienie witając te uczucia przyjaźni wzmocnione tak wspaniałymi dowodami.

Dziękując za odznaczenie i żegnając opuszczającego Polskę Konsula Luppisa — który został przeniesiony na nową placówkę do Amsterdamu w charakterze Konsula Generalnego — wygłosił Prezes p. Antoni hr. Potocki następujące przemówienie:

Jego Królewska Mość. Król Italji, raczył najłaskawiej, nadać nam odznaczenia.

Wspaniałomyślność Jego Królewskiej Mości, przejmuje nas do głębi wdzięcznością, za tę oznakę życzliwości wobec nas — synów Polskiej ziemi.

Proszę zechciej Dostojny Panie — złożyć u stóp Tronu, Twojego Monarchy, naszą najżywszą cześć i najgłębszą podziękę, za ten akt łaski, którym nas obdarzyć raczył.

Przyjmując ten wysoki order, jaki raczyłeś Pan mnie wręczyć, dzielę ten niezwykły zaszczyt, z członkami Krakowskiego Klubu Automobilowego, którego mam honor być prezesem, a który to klub, pierwszy miał szczęście podejmowania na naszej ziemi, Pańskich rodaków z Bergamo.

Dostojny Panie! Do dzisiejszej radosnej uroczystości, wplata się dla nas smutna także nuta — oto wiemy, że w służbie Twego Pana i Ojczyzny, opuszczasz nasz Kraj. Czemże Cię żegnać mamy? Chyba refrenem, starej polskiej piosenki, którą żegnano przyjaciół: „A kiedy odjeżdżasz, bywaj, zdrów — O naszej przyjaźni dobrze mów". Boć my przecie wiemy, że jesteś szczerym i prawdziwym przyjacielem naszego narodu, wiemy, że te wysokie odznaczenia, które nam dzisiaj wręczyłeś, otrzymaliśmy na Twoje przedstawienie i jeżeli one sprawiają nam głęboką radość, to niemniej wielką radością jest dla nas, żeś umiał wniknąć w uczucia naszych serc, żeś w naszych oczach odkrył, jasne promienie rozradowania na widok Twych rodaków na ziemi naszej goszczących, żeś odczuł, w uścisku ręki do braci Twoich wyciągniętej, tę dziwną magnetyczną siłę, co ludziom — przyjaźń oznajmia.

Dziwić może wędrowca, z obcej, do Polskiej przybyłego krainy, skąd w nas tak głęboka miłość — do Twojej uroczej Ojczyzny.

Ty wiesz — Dostojny Panie — że ta nić miłości od wieków się snuje i dawne wieki, z dniem dzisiejszym łączy.

Toć, kiedy padały przed lat tysiącem, pod toporami Mieszka pierwszego, pogańskie Marzanny i Światowidy, to pośród huku upadających bóstw posągów — rozbrzmiewała coraz głośniej nazwa Wiecznego Miasta — któremu na imię: Roma!

Z miasta tego świętego, spłynęła do dusz naszych wiara — a za pochodem wiary, szła wspaniała! natchniona! kultura romańska. Te dwie olbrzymie potęgi ducha i umysłu, porwały za sobą serca nasze i oddały je niepodzielnie tym, co ducha nad materję wynieśli.

Ale przemoc ponura, nie znosi serca daniny — ale ciemności — nie znoszą jasnego wolności światła!

To też kiedy skrwawioną i powaloną Ojczyznę naszą zakuto w kajdany, wyszły surowe „ukazy", że nam nie wolno czcić ideałów Romy! i że zapomnieć mamy wśród nocy niewoli, o jasnym Italji słońcu.

Zrywaliśmy się do boju — za każdym razem przemoc żelazna stopa gniotła nas silniej.

Aż przyszedł — ów rok — sześćdziesiąty trzeci!

Bez nadziei zwycięstwa pełni rozpacznej miłości Ojczyzny, poszliśmy w bój nierówny — lżeni przez wrogów — opuszczeni przez przyjaciół.

I oto — z krainy słońca — przybieżał do nas hufiec rycerzy wolności i stanął w szeregu, jak brat, co własną piersią, brata od grotu ostrego zasłonić pragnie!

Lecz przemoc, silniejszą była.

I leżą w mogiłach Olkusza, Chrzanowa, Włocławka, ci jasnej krainy rycerze, co padli na naszej ziemi — za garstką, co w boju nie legła, śnieg sybirski, cicho zasypywał ślady. Zawarły się wrzeciądze nerczyńskiej katorgi.

Więc wiesz — Dostojny Panie — który nam, wolnym, niesiesz uprzejmą łaskę Twojego Monarchy — dlaczego na widok ziomków Twoich z Bergamo, w oczach naszych dostrzegłeś — jasne promienie?

Ty znasz i rozumiesz serca nasze, co biją silnym rytmem wielkiej miłości do Twego Wspaniałego Narodu!

Dostojny Panie! Oto proszę, Byś się wsłuchał, w ten okrzyk, z głębi serc synów tej ziemi płynący:

Jego Królewska Mość! Król Italji!
Niech Żyje!

Okrzyk na cześć Jego Królewskiej Mości, Króla Italji, powtórzyli zebrani trzykrotnie.

Następnie przemówił p. Starosta Stamirowski, w gorących słowach dziękując za odznaczenie i zaznaczył, że będzie dobrym i wiernym stróżem drogocennych pamiątek włoskich, spoczywających na ziemi olkuskiej.

Po odegraniu przez orkiestrę królewskiego hymnu włoskiego oraz „Jeszcze Polska nie zginęła", zabrał głos w języku włoskim Prezes Towarzystwa Dante Allighieri, Komandor Orderu Włoskiej Korony Dr Józef Muczkowski, żegnając w gorących słowach Konsula de Luppis, prawdziwego przyjaciela Polski:

Wielce Szanowny Panie Konsulu, Panie, Panowie!

Za kilka dni opuści p. konsul de Luppis swój posterunek w Polsce, udając się do Holandji, jako konsul generalny w Amsterdamie. Korzystam z okazji, aby w tem dostojnem zgromadzeniu w imieniu Towarzystwa Dante Alighieri i w imieniu obywatelstwa krakowskiego oddać należny hołd p. de Luppis i wyrazić Mu i Jego dostojnej Małżonce najserdeczniejsze pozdrowienie. W tej uroczystej chwili myśl nasza zwraca się do męża, który przez swoją głęboką kulturę i przez uczucie szczerej i niekłamanej przyjaźni względem Polski zaskarbił sobie dobre imię w sferach kulturalnych Polski. Przez czas swego pobytu w Polsce p. konsul de Luppis umiał zacieśnić naszych ludów, a imię Dantego złączy na zawsze nasze dwa narody.

Z głębokiem wzruszeniem kończę te słowa, życząc Państwu Luppisom wszystkiego najlepszego i prosząc Ich, aby nie zapominali o swych oddanych Im przyjaciołach polskich. Niech żyją Państwo Luppisowie! Niech żyje Italja! Italja ojczyzna Świętych i buntowników, źródło piękna i źródło prawdy, przykład umiaru i przykład gorącego zapału. Jak światło zmienia swój kolor, zmienia ona swoje barwy, ale zawsze świeci.

Po odegraniu hymnu „Giovinezza“ i „Pierwszej Brygady“ odbył się w salonach klubowych w nader miłym nastroju raut, który przeciągnął się do rana.



Raut w Salonach Krak. Klubu Automobilowego z okazji wręczenia odznaczeń włoskich.

węzły dawnej przyjaźni, które łączą dwa narody polski i włoski, których losy historyczne są do siebie tak podobne.

My i Wy Włosi poznaliśmy wszystkie wygnania i wszystkie więzienia. Na dalekich drogach wygnania Polacy i Włosi rozumieli się, pokochali się i swoją sprawę uznali za wspólną, a we Włoszech utworzył się Legjon polski pod dowództwem Adama Mickiewicza, który walczył razem z Waszymi ojcami za wolność Waszej ziemi.

Z wiekowej niewoli Polska dzisiaj powstała, wolna patrzy w niebo, a jej sławne sztandary biało-czerwone wznoszą się ku słońcu i radują się ze swego wyzwolenia. W pracowitym pokoju Polska nie zapomina o swych dalekich przyjaciołach włoskich. Przez Dantego odnawia się tajemnicza i potężna tradycja

Podniosłą tę uroczystość, która odbyła się w salonach klubowych umie K. K. A. należycie ocenić, zwłaszcza, że uroczystość tę zaszczyciło swoją obecnością wielu Dygnitarzy państwowych, jakoteż przedstawicieli sfer towarzyskich.

Na raut przybyli pp.:

Wojewoda Kwaśniewski, Prezydent Belina - Prażmowski z małżonką, wiceprezydent Duch, wiceprezydent Ostrowski, Generał Łuszczyński, Starosta Stańkowski, Starosta Grodzki Małaszyński, Szef Wydziału Bezp. Rogowski, Prezes Rady Wojew. BBWR. Dr Kaplicki, Prezes A. U. Kostanecki, Prof. Goetel, Konsulowa de Luppis z córką, Dyr. Orzelski, Ks. Dr. Kruszyński, Prof. Jachimecki z małżonką, p. Horwathowa, Prezes Dr. Muczkowski z córką, Pułkownik Madeyski, Radca Inż. Zinkiewicz, Inż. Spinacci, Fran-

ciszkowa hr. Potocka z córką, Aleksandrowa hr. Potocka, Konsul holenderski de Bruyn z małżonką, Dyr. Kazimierz Dobija, Dyr. Hugo Ripper z rodziną, Wilhelm Ripper, Inż. Edmund Zieleniewski z małżonką, p. Stromengerowa, Dyr. Zenon Zieleniewski, Dr. Macudziński, Olga br. Gallowa, W. Wawreczko, Feliks Jordan Stojowski, Grzegorz Mars, A. Dygat z małżonką, p. Sikorska, Dyr. Krudzielski, Dr. S. Zopoth, Inż. Krzesiwo, Michał Polaski, Tadeusz Bukowiecki, Tadeusz Buszczyński z małżonką, hr. Bnińscy, Marja, Anna i Stanisław hr. Rostworowscy, Rozwadowski z rodziną, hr. Orłowski, Pułk. Dr. Piotrowski z małżonką, Judkiewicz z małżonką, Magdalena Starzewska, Roman hr. Skarbek, Por. Gostkiewicz, W. Kozłowski, Kazimierz Orzelski, Artur Reim, Inż. Kazimierz Braun, Mr. Mieczysław Braun, Anastazy Frącz, Dr. Keller z małżonką, pani Marko, Dr. Stanisław Kwiatkowski, pani Armułowiczowa, panna Eminowiczówna, panna Lipońska, hr. Potocki, panna J. Wesołowska, Jan Meyer, Roman Czermak, hr. Targowski, Inż. Kpt. Pawluć, Wojciech Marchwicki, Dyr. Lanc z rodziną, Jan Ripper, Dr. Ł. Pilecki, Dr. Rychlewski z małżonką, pani Hoesikowa, Redaktor Karniszyn i wielu innych.

Raut pozostawił dla wszystkich uczestników niezatarte wspomnienia i stał się jeszcze jednem ogniwem, zacieśniającem przyjacielskie stosunki włosko-polskie.

KOMUNIKATY ZARZĄDU.

Nowi członkowie:

W poczet członków honorowych czasowych, K. K. A. przyjęci zostali pp.:

J. de Bruyn, Wicekonsul holenderski, Kraków,
August Schillinger, Radca Poselstwa, Konsul niemiecki, Kraków.

W poczet członków nadzwyczajnych K. K. A. przyjęci zostali w bież. roku operacyjnym nast. pp.:

Dr. Albert Bardach, Krynica,
Michalina Taborska, Kraków,
Państwowa Fabryka Związków Azotowych „Mościce“.

Podprenumerata pism:

Niniejszem zawiadamiamy P. T. Członków, że następujące czasopisma możemy oddać w podprenumeratę:

„Illustration“ — opłata kwartalna zł. 15.50,
„Świat“ — opłata kwartalna zł. 10.50,
„Panorama“ — opłata kwartalna zł. 3.—,
„Światowid“ — opłata kwartalna zł. 6.25,
„Cyrulik Warszawski“ — opłata kwart. zł. 2.75,
„Wróble na Dachu“ — opłata kwart. zł. 1.75,
„Je sais tout“ — opłata roczna zł. 15.50,
„Kurjer Warszawski“ — opłata mies. zł. 4.05,
„Czas“ — opłata miesięczna zł. 3.—.

Ustąpienie naszego Delegata w Nicei.

Delegat K. K. A. na Riwierę francuską, były właściciel hotelu „Glorja“, p. Dr Jerzy Burliga, złożył swój mandat z powodu powrotu na stałe do Polski.

Ulgi dla członków K. K. A. przy zakupie opon i dętek marki „Englebert“.

Krakowski Klub Automobilowy zawarł umowę z firmą „Englebert“, na podstawie której dawać będzie członkom przy zakupie opon i dętek samochodowych 49% rabatu od cen netto, t. j. od cen bieżącego cennika. Towar dostarczany członkom K. K. A. pochodzić będzie z najświeższych transportów pierwszego gatunku, przyczem jego jakość, wytrzymałość, oraz pierwszej klasy surowiec, z którego pneumatyki zostały zbudowane, są całkowicie gwarantowane.

Zamówienia na opony i dętki prosimy kierować do Sekretarjatu K. K. A., który wydawać będzie odpowiednie polecenie do składu firmy Hartwig Ska Akcyjna w Krakowie. Należności za zakupione opony są płatne gotówką przy odbiorze. Cenniki prześlemy P. T. Członkom wraz z następnym numerem „Wiadomości Klubowych“.

Szczegółowych informacyj udziela Sekretarjat Klubu.

Zniżka cen benzyny.

„Meta“ Garaże Samochodowe (Kraków, ul. Kościuszki 49) zawiadamiają, że obniżyli cenę benzyny dla członków K. K. A. przy spłacie gotówkowej.

TURYSTYKA.

Stan dróg.

Wskutek katastrofalnego stanu naszych dróg i roztopów wiosennych, ruch na większej części najważniejszych szlaków, nadających się do komunikacji samochodowej został wstrzymany, względnie jest bardzo uciążliwy.

Biuro Turystyczne prowadząc ewidencję stanu dróg na podstawie informacyj, nadesłanych przez Powiatowe Zarządy Drogowe doradza członkom informować się w Klubie o stanie dróg i możliwościach komunikacyjnych.

Biuro Turystyczne zwraca się do wszystkich Członków z prośbą, aby po odbytych podróżach zechcieli donieść o wszelkich napotkanych przeszkodach oraz o stanie przebytych dróg.

Wysokość opłat na Państwowy Fundusz Drogowy na okres 1932—1933 ustalona została rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29. lutego 1932 roku (Dz. U. Nr. 20 poz. 139) następująco:

1) Od samochodu osobowego, służącego do własnego użytku — 40 złotych,
2) Od autobusu po 36 złotych.
3) Od dorożki samochodowej (taksówki) — po 35 zł.
4) Od samochodu ciężarowego lub traktora do własnego użytku — po 32 zł.
5) Od samochodu ciężarowego lub traktora, służącego do celów zarobkowych — 40 zł.
Wszystko za 100 kg. wagi własnej pojazdu.
6) Od motocykla bez przyczepki — 50 zł.
7) Od motocykli z przyczepką oraz od trzy-kołowych

ADAM DYGAT.

List do Redakcji.

Szanowni Panowie!

Na wstępie dziękuję Panom z głębi serca za tak wspaniałe pożegnanie, na które przeznaczyliście pierwszą stronę klubowego miesięcznika. Gdybym uległ szablonowi dodałbym jeszcze, że to pożegnanie było „n i e z a s ł u ż o n e“ i przeze mnie „nieoczekiwane“, że „przekroczyło miarę moich s k r o m n y c h z a s ł u g“ i że „za wielki to dla mnie zaszczyt, iż umieściliście je w Waszem p o c z y t n e m piśmie!“ Jestem jednak człowiekiem szczerym i prostym i otwarcie przyznaję, że tych kilku Waszych zacnych słów oczekiwałem, że starałem się na nie zasłużyć, a co do szerokiej poczytności naszych „Wiadomości“, to aczkolwiek ona nie ulega żadnej wątpliwości, to jednak niema może potrzeby specjalnie ją podnosić!

A teraz do rzeczy!

Żyjemy w okresie silnego materjalizmu, który wzrasta stale i proporcjonalnie w stosunku do zanikania materjalnych środków. T o t e ż (ulubione słowo Dulka Koziołkiewicza), ulegając temu ogólnemu nastrojowi pragnę, abyście w chwili, kiedy opuszczam „warsztat“ (Lanc się będzie śmiał) pracy w „Wiadomościach Klubowych“, odnieśli realne korzyści z mego dwuletniego doświadczenia.

A zatem: jak trzeba redagować „Wiadomości“, aby one były interesujące, aby je czytywano i co czynić należy, aby one nic nie kosztowały?

Sprawa jest tak prosta, jak odpowiedź na to pytanie, która brzmi:

Trzeba wszystkich naokoło naciągać!

A mianowicie naciągać na:

1) pisywanie fejletonów fachowych, sprawozdawczych i co najważniejsze artykułów polemicznych. Do tych ostatnich dochodzi się najłatwiej intrygą i plotkami. Najlepiej jest poróżnić dwóch ludzi mocnych w piórze, a zamieszkałych w dwu odległych od siebie miastach. Tacy nie mogąc się wygadać i tą drogą znaleźć ulgę i piszą w sposób bardziej cięty, a temsamem dla czytelników zabawny. Stosując tę metodę przez dwa lata, naraziłem się jedynie na dwa pojedynki, które i tak nie doszły do skutku. Jeden bezkrwawy pojedynek rocznie może mniej więcej każdy dość łatwo znieść. Oczywiście, jeżeli się posiada jedynie cywilną odwagę, wówczas należy unikać atakowania osób wojskowych. I wtedy nie grozi już żadne niebezpieczeństwo.

2) ankiety na tematy poruszające bolączki, którym i tak nic i nikt nie poradzi, a więc np.:

1. „Co robić z polskiemi drogami?“
2. „Jak ratować nasz port samochodowy?“
3. „Czy sportsman powinien być żonaty?“
4. „Gdzie dziś szukać nabywców samochodów?“
5. „Rola dziury w życiu automobilisty“ (dziura w oponie, dziura na drodze, dziura w kieszeni i t. d.).

3) artykuły pisywane przez jednego chętnego autora, a podpisywane rozmaitymi pseudonimami, a więc w jednym numerze: Dulek Techtel a w drugim: Dulek Mechtel i t. d. To jest niezawodny sposób na zdobywanie dowodów, że autorzy pchają się do współpracy i że pismo budzi coraz większe zainteresowanie.

pojazdów mechanicznych (cyklonetek) po 75 zł. od sztuki.

Opłaty w wysokości, ustalonej w pozycji od 1—5) pobierane są także od przyczepek do drogowych pojazdów mechanicznych.

Przy obliczaniu wagi pojazdów mechanicznych nie uwzględnia się ilości do 50 kg. włącznie, a ilość wyższą niż 50 kg. liczy się za 100 kg.

Dla pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach o pełnych obręczach gumowych podwyższa się określone stawki o 50%, zaś na kołach i obręczach żelaznych o 100%. Od pojazdów mechanicznych, posiadających różne typy obręczy pobiera się stawki według typu obręczy podlegającego wyższej stawce.

Rozporządzenie weszło w życie 1. kwietnia 1932.

Ważne udogodnienie w ruchu turystycznym z Czechosłowacją. Z dniem 1. maja zostały zaprowadzone nowe tryptyki na wyjazd do Czechosłowacji z terminem ważności jednomiesięcznym i na jeden wjazd.

Ceny tryptyków wynoszą: Dla samochodu 30 zł, dla motocyklu 17 zł.

„Zjazd Gwiaździsty do Poznania“ organizowany przez Automobilklub Wielkopolski odbędzie się w dniu 15. maja 1932 r.

O gospodarce drogowej w Polsce.

W numerze 59. „Wiadomości Drogowych“ organu Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych, ukazała się wyczerpująca, zaopatrzona licznemi tabelami statystycznemi i porównawczemi praca Dyrektora Departamentu Drogowego Min. Rob. Publ. Inż. Melchiora Nestorowicza p. t.: „Obecny stan gospodarki drogowej w Polsce w związku z kryzysem gospodarczym“.

W numerze 4-tym „Auta“ z kwietnia b. r. omówiona jest ta praca w artykule wstępnym, a nawet ustęp dotyczący gospodarki drogowej w roku 1930/31 przedrukowany jest w całości. W pracy Inż. Nestorowicza znajdujemy jednak wiele ciekawych wiadomości i cyfr, któremi uważamy za stosowne podzielić się z naszymi czytelnikami.

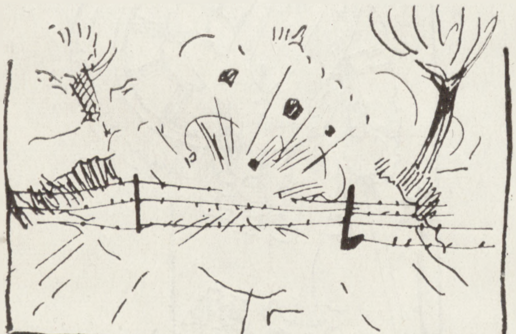
Jedynym powodem fatalnego stanu naszych dróg jest, zdaniem Dyr. Nestorowicza, brak środków pieniężnych, bez których gospodarka istnieć nie może. Według jego obliczeń zapotrzebowanie środków materjalnych, przy rozłożeniu wykonania programu gospodarki drogowej na lat 30, wynosi rocznie z budżetu państwowego 150.000.000 zł., a z budżetów samorządowych 200.000.000 zł. — razem więc 350.000.000 zł., a to na:

1) doprowadzenie do porządku istniejących dróg,
2) przebudowę mostów,
3) uzupełnienie sieci dróg bitych państwowych i samorządowych przez budowę około 4.000 km. dróg państwowych i potrzebnej ilości dróg samorządowych.
4) przystosowanie ważniejszych dróg państwo-

Oprócz „naciągania“ bezpośredniego „nauka o życiu codziennem“ przewiduje naciąganie pośrednie. Wykładnikiem tego rodzaju wiedzy byłoby n. p. otworzenie rubryki: „Odpowiedzi Redakcji“ i umieszczanie w tym dziale takich zdań:

„Dziękujemy za pamięć, artykuł spóźniony“.

„Nie umieścimy, mamy ten temat już przez kilku autorów opracowany“.



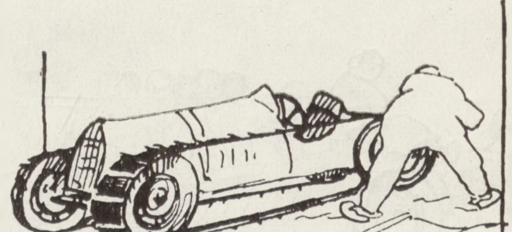
Co robić z polskiemi drogami?

„Sprawa za pikantna, ale wydrukujemy w jednym z następnych numerów“.

„Do poruszonego przez WPana tematu nie możemy powracać“.

„Szkoda gadać“!

Takie odpowiedzi dowodzą z jednej strony, że Redakcja ma olbrzymi napływ materjału, z drugiej zaś, że umieszcza się tylko istotnie znakomite artykuły, co imponuje czytelnikom i schlebia autorom. A pochlebstwo działa cuda! Jeżeli autor, nadsyłający artykuł prosi, by jego „skromne nazwisko“ nie umieszczać, wówczas należy je bez chwili zastanowienia wydrukować tłustymi czcionkami. Jest to



Jak ratować nasz sport samochodowy?

poprostu psi obowiązek! Gdyby autor podnosił z tego tytułu jakieś rzekomo szczere pretensje, wtedy odpowiada mu się, że artykuł był tak świetny, iż poczucie sprawiedliwości nie pozwoliło ukrywać nazwiska autora, o które zapytywanoby Redakcję ze wszystkich stron, przeszkadzając w pracy i krzywdząc w ten sposób polską publicystykę.

Dalszym problemem, najprostszym i najłatwiejszym do rozwiązania, jest konieczność budżetowa,

wych i samorządowych do ruchu samochodowego przez przebudowę nawierzchni,

5) utrzymanie dróg gruntowych.

Na zapotrzebowane programem drogowym 350 miljonów złotych, wydano z kredytów państwowych i samorządowych łącznie w latach:

1924 — 44.5, w 1925 — 62.6, w 1926 — 73, w 1927 — 104.4, w 1928 — 165.7, w 1929 — 150, w 1930 — 116 miljonów złotych. Na rok 1931 preliminowano 63 miljony złotych, z powodu jednak kompresji budżetowych budżet ten został zrealizowany nie wyżej jak w 35 — 40 proc.

Przeciętny koszt utrzymania dróg z twardą nawierzchnią wraz ze służbą drogową na drogach państwowych i samorządowych wahał się w latach od 1924 — 1930/31 od 840 do 2.120 zł. za 1 km. Dla porównania przytacza autor taki wydatek rocznie na utrzymanie dróg: w Niemczech w roku 1927 — 9.116 zł., w r. 1928 — 8.900 zł., w Austrji w r. 1928 — 7.700 zł., w Czechosłowacji w r. 1928 — 6.863 zł.

W okresie od 1924 — 1930 roku wybudowano nowych dróg: 459.38 km. dróg państw. i 5.101.64 km. dróg samorządowych.

Przyrost dróg bitych, według autora, jest nader powolny, gdyż wyniósł w tym czasokresie przeciętnie około 800 km. rocznie, gdy tymczasem aby dojść w ciągu 30 lat do gęstości sieci takiej jak w Prusach, potrzeba, aby przyrost wynosił około 3.000 km. rocznie. Gęstość dróg bitych wynosi w Polsce 15.2 km. na 10.000 mieszkańców i 1.2 km. na 100 km.², podczas gdy gęstość dróg bitych w Prusach wynosi 35 do 40 km. na 100 km.², a we Francji powyżej 100 km. na 100 km.²

Rozwój ruchu na drogach wogóle, a ruchu samochodowego w szczególności był w latach 1924 — 1930 coraz większy. Z zestawienia statystycznego wynika, że średnie obciążenie przypadające na 1 km. na dobę wynosiło przeciętnie w całem państwie w r. 1926 — 373 T, a w r. 1930 — 492 T, czyli obciążenie to wzrosło o 32 proc. W niektórych województwach ruch wzrósł znacznie więcej i tak np. w województwie Lubelskiem o 63 proc., w Krakowskiem i Poznańskiem zaś o 54 proc. Ogólna ilość pojazdów mechanicznych wzrosła od 1 lipca 1924 z 8.481 do 47.331 na 1 stycznia 1931. W ciągu roku 1931 cyfra ta spadła na 38.508, w czem ilość samochodów osobowych spadła w roku 1931 z 19.887 na 14.693. Ruch samochodowy w roku 1930 wzrósł kilkakrotnie w stosunku do ruchu samochodowego z 1926 roku, podczas gdy wydatki na utrzymanie dróg począwszy

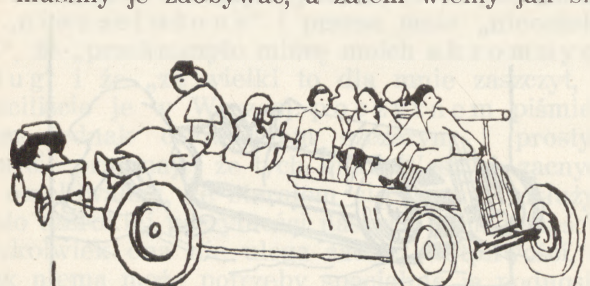
---

aby „Wiadomości“ nic nie kosztowały. Do tego celu służą dwie drogi, a mianowicie:

a) zdobywanie pieniędzy,

b) zaniechanie wydawania pisma.

Jeżeli chodzi o pierwszą drogę, to nad taką poprostu ścieżką, nie trzeba się chyba długo rozwodzić. Pieniądze mamy wszyscy, boć przecież chcąc żyć musimy je zdobywać, a zatem wiemy jak się to



Czy sportsmen powinien być żonaty?

robi i rad żadnych nie potrzebujemy. Możnaby jedynie zastanowić się nad wszelkimi ułatwieniami, które umożliwiłyby zdobywanie dla „Wiadomości“ funduszów bez najmniejszego wysiłku. Otóż do tego prowadzi dział ogłoszeń. W czasach dobrych z ogłoszeniami jest gorzej i trudniej, ale w czasach tak ciężkich jak dzisiejsze, to fraszka! Mówi się poprostu klijentowi, że jeżeli się nie będzie ogłaszać, to straci nawet ślady widoków na pertraktacje poprzedzające transakcje handlowe, podczas gdy ogłoszenia dadzą mu możność wnoszenia ofert, choćby pod adresem



Gdzie dziś szukać nabywców samochodów?

innych ogłaszających się, co da mu przynajmniej nadzieję, będącą źródłem wszelakiego optymizmu.

od 1928 roku gwałtownie maleją. Drogi nasze nie przystosowane do intenzywnego ruchu samochodowego, który niszczy je w sposób radykalny i nadzwyczaj niskie kwoty na utrzymanie dróg spowodowały obecny katastrofalny ich stan.

Następnie omawia autor zagadnienie finansowe gospodarki drogowej i stworzenie funduszu drogowego, który w pierwotnym swoim projekcie przewidywał znacznie liczniejsze źródła dochodów, niż objęte ustawą o funduszu drogowym, a więc także wpływy z podatku konsumpcyjnego od benzyny, wpływy z cła od samochodów i pneumatyków oraz stała dotację ze Skarbu Państwa w wysokości 60 milj. zł. rocznie. Dochody tak zaprojektowanego funduszu drogowego obliczano na 134 miljony złotych rocznie. Obecna koncepcja ustawy o funduszu drogowym nie odpowiada potrzebom, gdyż dochody z przewidzianych opłat dla zaspokojenia potrzeb gospodarki drogowej nie są ani nawet w dziesiątej części wystarczające, a brak stałej, zastrzeżonej ustawą dotacji ze Skarbu Państwa, jakiej nie wahały się wprowadzić inne państwa, oraz brak takich opłat, któreby odpowiadały zasadzie „Zahle wie du fährst", czynią tę ustawę zupełnie chybioną i domagającą się nowelizacji.

Jak wiadomo wstawiono do budżetu na r. 1932/33 jako dotację Skarbu Państwa do funduszu drogowego kwotę 100.000 złotych. O dotacji ze Skarbu Państwa wyraża się Dyr. Nestorowicz następująco:

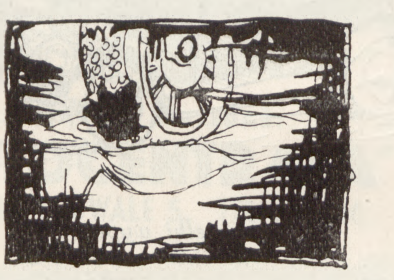
„Musi ona być uznana za wydatek, którego nie wolno wyrzucać z budżetu, tak jak nie wolno wyrzucać z budżetu pozycyj przeznaczonych na utrzymanie szkół lub policji, bo utrzymanie dróg dla organizmu państwowego ma nie mniejsze znaczenie, niż utrzymanie szkół lub policji. Naturalnie w pierwszym roku, gdy się zaprzestanie utrzymywania dróg katastrofy jeszcze nie będzie, będzie tylko dewastacja dróg, ale w następnych latach przyjdzie nieuchronna katastrofa komunikacyjna w postaci zaniku w pierwszej kolejności najważniejszych, bo najwięcej ożywionych szlaków. Nie trzeba dodawać, że z powodu zaniku dróg straty ludności są olbrzymie, a odbudowa dróg wymagać będzie również sum olbrzymich. Oszczędności na utrzymaniu dróg zupełnie się nie kalkulują.

Jeżeli więc dotacja ze Skarbu na utrzymanie dróg jest konieczna, to winna znaleźć się w budżecie państwowym".

Temu chyba nikt rozsądny nie zaprzeczy.

I. C.

Wobec tego, że „Wiadomości" są perjodycznym miesięcznikiem, optymizm ten ulega co miesiąc regeneracji, co nie pozwala klijentowi na zebranie zdrowych myśli i zerwanie z Redakcją stosunków handlowych. W ten sposób ma się stale dość pieniędzy na pokrywanie kosztów administracyjnych, które różnemi innemi sztuczkami sprowadza się do minimum. Ale o tym temacie nie możemy rozprawiać bez należytego przygotowania, należy przedtem zgłębić stosunek „sztuczki" do „machlojki".



Rola dziury w życiu automobilisty (dziura w oponie, dziura na drodze, dziura w kieszeni i t. d.).

Pozostałaby do omówienia druga droga, jaką jest zaniechanie wydawania pisma, wobec jednak niezmiernie łatwego i prostego rozwiązania pierwszego zadania, nie wchodzi ona wogóle w rachubę. A zatem s z k o d a m ó w i ć!

No powiedzcie, czy życie jest istotnie takie trudne?

Nie! Życie, jego przejawy i jego łatwość, to poprostu c o ś c u d n e g o!

Te dwa słowa słyszy się teraz ciągle w Klubie. Ale kto je chce słyszeć, a potem sam żarliwie powtarzać, musi do Klubu przychodzić i w klubowem życiu brać udział, a wówczas nasze „Wiadomości Klubowe", będące odzwierciedleniem klubowego życia, będą wychodzić, szerząc wiarę w świetne dziś i lepsze jutro! O pojutrze s z k o d a m ó w i ć!

C o ś c u d n e g o!

Wasz Dulek.

P. S.

Jeszcze kilka słów!

Artysta z Bożej łaski D u l e k Żmuda szlachetnie pojmował swoje obowiązki klubowe! Dowody tego dawał, ilustrując moje fejletony i czyniąc to z całą gotowością, bowiem nigdy więcej ponad dwa tygodnie nie trzeba było każdym razem go namawiać. Jakie świetne to bywały ilustracje;

Kiedy dziś dałem Mu przeczytać moje, że tak powiem pożegnalne, „bazgroty", dosłownie w ciągu 20-tu minut otrzymałem kilka rysunków, stanowiących niejako odpowiedź na proponowane ankiety. Ostatni rysunek przedstawia ilustratora i autora, płaczących i żegnających się z „Wiadomościami Klubowemi"! I to jest groźne! Redakcjo! Nie daj Dulkowi Żmudzie spocząć na laurach i pamiętaj o tem dwa tygodnie przed ukazaniem się każdego numeru!

A. D.



Wręczenie pamiątkowej odznaki 25-lecia zajmowania się automobilizmem p. Feliksowi Jordan Stojowskiemu, Członkowi K. K. A. odbyło się dnia 2-go marca b. r. w salonach Klubu.

Odznakę wręczył p. Jordan Stojowskiemu Prezes Klubu p. Antoni hr. Potocki, podkreślając w swem przemówieniu znaczenie tejże odznaki.

Zaznaczyć należy, że jest to dopiero czwarta z rzędu tego rodzaju odznaka, udzielona przez K.K.A. swoim członkom.

Termin otwarcia sezonu sportowego połączonego z dorocznem nabożeństwem w Kościółku na Obidowej nie został dotychczas ustalony z powodu złego stanu drogi na Obidową.

O ustaleniu daty uroczystości zostaną P. T. Członkowie powiadomieni w swoim czasie.

Życie towarzyskie w Klubie ożywiło się bardzo w ostatnich czasach. Specjalną frekwencją cieszą się czwartki i soboty, gromadząc w godzinach wieczornych wielu członków, a zwłaszcza brydżystów.

Zmniejszenie ilości samochodów w Polsce. Ciężkie straty, jakie wskutek ogólnego kryzysu, pogłębionego wprowadzeniem przed rokiem ustawy o funduszu drogowym, poniósł nasz automobilizm, uwydatniają się najlepiej w cyfrach ilości pojazdów mechanicznych w Polsce. Ogólna liczba tych pojazdów zmniejszyła się z 47.341 z początkiem stycznia ub. r. do 36.737 w początkach stycznia b. r., czyli o 22%. Liczba samochodów spadła z 38.760 do 27.964, czyli o 28%, samochodów prywatnych i urzędowych z 19.887 do 13.964, czyli o 35%. Liczba zarejestrowanych motocykli, która wzrosła w pierwszem półroczu ub. r. z 7.940 do 8.525, obniżyła się w drugiem półroczu ub. roku do 8.047.

SPORT.

Klub Slovenskych Automobilistów w Bratislavie organizuje w dniach 15 i 16-go maja b. r. „Zjazd Gwiaździsty do Piszczan".

Wileński Automobilklub organizuje w dniach: 26, 27, 28 i 29 czerwca b. r. „Raid Okrężny po Wileńszczyźnie".

Raid rozpoczyna się w Wilnie i podzielony jest na cztery etapy.

Autoklub Republiky Ceskoslovenské w Pradze organizuje „Zjazd Gwiaździsty do Pragi" na Zlot Wszechsokoli w dniach od 10. czerwca do 3. lipca 1932 r.

Regulaminy powyższych imprez pozostają do wglądu w Sekretarjacie Klubu.

Termin tegorocznego „Wyścigu Okrężnego" we Lwowie został wyznaczony na dzień 19. czerwca.

Wyścig ten będzie poprzedzony wyścigiem motocyklowym.

Cena Przewodnika Automobilowego po Polsce została obecnie zniżona do kwoty zł. 7.50.

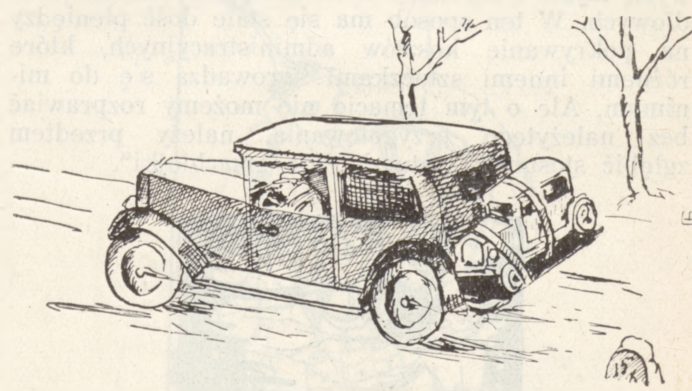
Przewodnik ten nabyć można we wszystkich Klubach automobilowych oraz w księgarniach.

WIADOMOŚCI ZAGRANICZNE.

Hans v. Stuck na „Mercedes - Benz" zwyciężył w wielkim wyścigu górskim w Brazylji na trasie z Rio de Janeiro do Petropolis, o długości 60 klm., z różnicą wzniesienia 1.000 m. Uzyskał on czas: 23.14.4, t. j. przeciętną 112.1 km/g, bijąc dotychczasowy rekord trasy uzyskany na 2.3 „Bugatti" — o 9 minut.

Wyścig okrężny Monte Carlo. Dnia 17. kwietnia 1932 r. odbył się na ulicach Monte Carlo tradycyjny wyścig o Wielką Nagrodę Monaco. Trasa wynosiła: 318 klm. podzielonych na 10 okrążeń. Pierwszy przybył do mety Nouvolari na Alfa Romeo (3:32:25,2 = 98.822 km/g.). Caracciola uzyskał drugie miejsce (3:32:28,3), — (a więc zaledwie o 3 sekundy gorszy czas). Trzecie miejsce zdobył Fagioli na Maserati (3:34:34).

HUMOR.



Na wszelki wypaaek...

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Zł 400·—, 1/2 strony Zł 250·—, 1/4 strony Zł 150·—. Kolorowe 50% drożej.

Redaktor odpowiedzialny: Jerzy Judkiewicz. Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.

Zakłady Graficzne „STYL", Kraków, ul. Krupnicza 6, pod zarządem M. Twardosza.